

Nr 242.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen); given Stockholms slott den 19 mars 1930.

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen antaga härvid fogat förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Vilhelm Lundvik.

Förslag

till

Lag

angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Härigenom förordnas, att lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), vilken lag gäller till och med den 31 december 1930, skall äga fortsatt giltighet till och med den 31 december 1933, dock att från och med den 1 januari 1931

dels 9 § i samma lag skall hava följande ändrade lydelse:

9 §.

1 mom. Då fartyg ankommer till eller avgår från hamn å söckendag, må sjöman användas till skeppstjänst utöver vad här ovan stadgats, dock icke längre tid, än att arbetstiden under ett dygn må utgöra högst

nio timmar för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § icke må överstiga aderton timmar under två på varandra följande dygn;

åtta timmar för sjöman, vilkens arbetstid enligt 4 § icke må överstiga sexton timmar under två på varandra följande dygn; samt tolv timmar för annan sjöman.

2 mom. Då fartyg ankommer till eller avgår från hamn å helgdag, må sjöman icke användas till annan skeppstjänst än dels vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering eller klargöring i anledning av ankomsten eller avgången, dels lastning eller lossning av passagerares effekter eller post eller av stycke gods i mindre omfattning eller av gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, dels ock, där det kan anses ingå i sjömannens åligganden, lättare rengöring eller sådant arbete, som, enligt vad i 6 § stadgas, kan å helgdag åläggas i nämnda paragraf avsedd personal.

dels ock slutbestämmelserna i lagen skola lyda sålunda:

Beträffande sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som avses i 21—24 §§, ävensom i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i lagen är stadgat fortfarande att gälla även efter den 31 december 1933.

Eftergift, som med stöd av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg beviljats utan begränsning till viss tid, skall, i den mån vederbörande myndighet ej annorlunda bestämmer, fortfarande tillsvida äga giltighet.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 28 februari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Tillförordnade chefen för handelsdepartementet, statsrådet Bissmark anför:

Sedan 1919 års urtima riksdag i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 6, ävensom i ämnet väckta motioner för sin del antagit lag om arbetstiden å svenska fartyg, utfärdades ifrågavarande lag den 24 oktober 1919 (nr 663) att, i enlighet med riksdagens beslut, liksom de vid samma riksdag antagna lagarna om arbetstidens begränsning samt om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete gälla till och med den 31 december 1923.

Historik.
1919 års sjö-
arbetstidslag.

Med bifall till därom av 1921 års riksdag framställd begäran beslöt Kungl. Maj:t den 12 augusti 1921 att låta verkställa utredning rörande verkningarna av nyssnämnda lag om arbetstiden å svenska fartyg samt uppdrog åt kommerskollegium, att med tillhjälp av sakkunniga verkställa sådan utredning och till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill densamma kunde giva anledning.

1923 års lag
ang. fortsatt
tillämpning av
1919 års sjö-
arbetstidslag.

I det den 31 maj 1922 dagtecknade utlåtande, varmed kommerskollegium överlämnade de av kollegium tillkallade sakkunnigas utredning i förevarande ämne, tillstyrkte kollegium i likhet med de sakkunniga, att åt lagen vid utgången av dess giltighetstid förlänades fortsatt provisorisk tillämpning.

I proposition, nr 63, till 1923 års riksdag, till vilken proposition voro fogade de sakkunnigas utredning och kommerskollegii utlåtande, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att antaga bilagt förslag till lag angående fortsatt tillämpning av 1919 års sjöarbetstidslag.

Sedan berörda förslag av riksdagen antagits med en viss mindre modifikation, utfärdade Kungl. Maj:t, i enlighet med riksdagens beslut, lag

den 29 juni 1923 (nr 290) angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg. Enligt den nya lagen erhöi 1919 års lag med några ur saklig synpunkt mindre väsentliga ändringar i ordalydelsen, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926.

1926 års sjö-
arbetstidslag.

Under erinran om att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg sålunda skulle upphöra att gälla med utgången av år 1926 anbefalldes Kungl. Maj:t genom beslut den 30 april 1925 kommerskollegium att verkställa förnyad utredning rörande verkningarna av berörda lag samt till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

Efter verkställande av den sålunda anbefallda utredningen avgav kommerskollegium med utlåtande den 28 november 1925 till Kungl. Maj:t förslag till sjöarbetstidslag m. m. Utlåtandet åtföljdes dessutom av åtskilliga bilagor, bland annat ett sammandrag av uttalanden av skilda sammanslutningar och personer rörande verkningarna av den då gällande sjöarbetstidslagen.

Dessa uttalanden avsågo — förutom förslag till ändrade lagbestämmelser — vissa med ifrågavarande lagstiftning sammanhängande viktigare frågor, beträffande vilka kollegium särskilt anhållit om vederbörande sjöfartsintresserades omdömen, såsom om lagens inverkan på fartygens bemanning, på övertidsarbetet och ersättningen härför, på fartygens underhåll, på sjöfolkets personliga och intellektuella standard, på arbetsintensiteten, på behovet av extra arbetskraft från land m. m.

I utlåtandet framhöi kommerskollegium, att vår sjöarbetstidslagstiftning icke avsevärt avveke från vad i sådant hänseende utomlands antingen likaledes genom lagstiftning fastslagits eller genom avtal mellan vederbörande intressenter överenskommit. Såsom allmän slutsats syntes det kommerskollegium kunna sägas, att här i landet gällande lagstiftning icke innebure något större tvång för vår i utrikes trafik arbetande sjöfart i jämförelse med den konkurrerande utländska, men att denna lagstiftning genom detaljföreskrifter och sträng tillämpning sannolikt åstadkommit, att i någon mån stelare arbetsformer vore rådande ombord å svenska än å vissa främmande nationers fartyg.

Under hänvisning till den förebragta utredningen tillstyrkte kommerskollegium, att å 1919 års sjöarbetstidslag, med iakttagande av vissa sakliga och formella ändringar, varom kollegium framlade förslag, förländes fortsatt giltighet, dock allenast under en tid av ytterligare tre år.

Såsom skäl för att alltjämt giva ifrågavarande lagstiftning allenast provisorisk karaktär anförde kommerskollegium dels behovet av ytterligare erfarenhet rörande lagstiftningens verkningar, innan dess olika stadganden definitivt lagfästes, och dels hänsyn till de internationella förhållandena, som ur lagstiftningssynpunkt alltjämt innebure samma stora

ovisshet som tidigare. För sjöfartens vidkommande fann kollegium, att så stor betydelse borde tillmätas denna senare synpunkt, att avgörandet av frågan om sjöarbetstidslagens bibehållande såsom provisorium eller definitiva antagande borde bliva beroende därav, oavsett huru med lagstiftningen rörande arbetstidens begränsning i övrigt i förevarande avseende komme att förfaras.

De av kommerskollegium framställda ändringsförslagen voro huvudsakligen av formell art, men hade i några avseenden även saklig innebörd. I formellt hänseende föreslog kollegium bland annat en omgruppering av stadgandena i 1919 års lag.

Vid anmälan av ärendet inför Kungl. Maj:t den 31 december 1925 anförde föredragande departementschefen, statsrådet Svensson, bland annat, att resultatet av den utav kommerskollegium förebragta förnyade utredningen rörande sjöarbetstidslagens verkningar gäve vid handen, att denna lag även enligt de senaste årens erfarenheter i allt väsentligt väl motsvarat det syfte att åt sjöfolket vinna förbättrade arbets- och levnadsvillkor, som man med dess stiftande avsett. Därjämte bekräftade denna utredning ytterligare, att sjöarbetstidslagen varken äventyrat den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft gentemot utlandet eller eljest för denna näring medfört olägenheter, som kunde anses oskäligt betungande. De erfarenheter om lagens verkningar, som hade vunnits under de år densamma tillämpats, syntes honom hava ådagalagt, att lagen i sina huvuddrag vore väl avvägd.

Gentemot de av kommerskollegium åberopade skälen för bibehållande av sjöarbetstidslagstiftningens provisoriska karaktär anförde nyssnämnde departementschef, att de internationella förhållandena, sådana de under de senaste åren hade gestaltat sig, syntes honom så mycket mindre böra avskräcka från en definitiv kodifiering av vår lagstiftning på ifrågasvarande område som — enligt vad kollegium självt konstaterat såsom resultat av sin utredning — vår sjöarbetstidslagstiftning icke avsevärt avvike från vad i sådant hänseende utomlands antingen i lagstiftningsväg fastslagits eller genom avtal mellan de intresserade parterna överenskommits. Visserligen vore vår sjöfartsnäring till väsentlig del starkt beroende av utländsk konkurrens, men att denna näring därutinnan skulle intaga en så utpräglad särställning, som kommerskollegium syntes anse, kunde han dock icke medgiva.

Med hänsyn till vad departementschefen sålunda anförde och andra av honom angivna skäl intog han den ståndpunkten, att tiden vore inne för en definitiv kodifiering av sjöarbetstidslagstiftningen.

I anslutning till denna ståndpunkt föreslog Kungl. Maj:t genom proposition, nr 81, 1926 års riksdag att antaga bilagt förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag). Vid propositionen var dessutom fogat kommerskollegii ovannämnda utlåtande den 28 november 1925 jämte tillhörande förslag till sjöarbetstidslag och sammandrag av

uttalanden av skilda sammanslutningar och personer rörande verkningarna av sjöarbetstidslagen.

Det förslag till sjöarbetstidslag, som Kungl. Maj:t sålunda förelade riksdagen, innefattade i övrigt i huvudsak de av kommerskollegium ifrågasatta ändringarna i den dittillsvarande sjöarbetstidslagstiftningen, bland annat den av kollegium förordade omgrupperingen av lagbestämmelserna, vilkens genomförande — jämte vissa därav föranledda eller eljes i samband därmed stående formella detaljändringar — enligt departementschefens uttalade mening praktiskt taget icke komme att medföra någon saklig ändring, men bidroge till att göra ifrågavarande lagstiftning mera klar och lättfattlig.

Andra lagutskottet, vilket behandlade propositionen, ansåg sig böra tillråda antagandet av en sjöarbetstidslagstiftning å ännu en försöksperiod, vilken lämpligen syntes böra, i likhet med vad som av utskottet föreslagits beträffande den allmänna arbetstidslagen och lagen om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete, fastställas till fyra år. Såsom skäl härför anförde utskottet bland annat, att ifrågavarande lagstiftningsområde hade, som känt vore, under den gångna tiden visat sig vara i ovanligt hög grad svårt att bedöma, vartill komme, att hänsynen till de internationella förhållandena på detta område innebure en maning att framgå med försiktighet. Såsom av kommerskollegii utredning framginge, hade flertalet av de stora sjöfartsidkande nationerna alltjämt icke genomfört någon lagstiftning i ämnet. Det kunde givetvis icke vara lämpligt för vårt land att genomföra en definitiv lagstiftning på området, innan dylik lagstiftning vunnit större internationell räckvidd.

Med bifall till andra lagutskottets hemställan i nu nämnda hänseende och till vissa andra av utskottet föreslagna, mindre betydelsefulla ändringar av saklig innebörd antog riksdagen för sin del lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag).

I enlighet härmed utfärdade Kungl. Maj:t den 13 juli 1926 (nr 398) lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag) att gälla från och med den 1 januari 1927 till och med den 31 december 1930.

I riksdagens skrivelse, nr 220, i ämnet hemställde riksdagen tillika, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande lämpligheten av det i herr Lindleys motion, nr 250, i första kammaren vid 1926 års riksdag framförda spörsmålet om sådan ändring av bestämmelserna i sjöarbetstidslagen, att sjöman å fartyg utan vaktindelning till skydd för överansträngning bereddes viss sammanhängande vilotid under varje dygn, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Genom remiss den 28 maj 1926 anbefallde Kungl. Maj:t kommerskollegium att verkställa och därefter till Kungl. Maj:t inkomma med den av riksdagen begärda utredningen.

Med anledning av att den nuvarande sjöarbetstidslagen upphör att gälla med innevarande års utgång hava kommerskollegium och socialstyrelsen till gemensam behandling upptagit frågan om lagens prolongering och härutinnan — efter det samråd ägt rum med samtliga de av Kungl. Maj:t utsedda sakkunniga, om vilka förmåles i 4 § i förordningen rörande tillämpningen av sjöarbetstidslagen — den 19 februari 1930 avgivit gemensamt utlåtande.

Sedan förevarande spörsmål varit föremål för gemensam beredning inom justitie-, social- och handelsdepartementen, anhåller jag nu få underställa detsamma Kungl. Maj:ts prövning.

I sitt utlåtande den 19 februari 1930 hava kommerskollegium och socialstyrelsen till en början upptagit frågan om sjöarbetstidslagstiftningens fortsatta bestånd och i sådant avseende föreslagit provisorisk förlängning av 1926 års sjöarbetstidslag — med viss ändring, till vilken jag senare skall återkomma — för tre år eller samma tidsperiod, som Kungl. Maj:t föreslagit beträffande övriga arbetstidslagar. Som motivering för sitt förslag om fortsatt provisorium hava ämbetsverken anfört väsentligen följande.

Av de ovannämnda sakkunniga, med vilka ämbetsverken samrätt i ärendet, hade de, som representerade de ombord anställda, med eller utan förslag om definitiv lagstiftning framställt yrkanden på ändringar i lagen, berörande såväl dess allmänna grunder som ock flertalet av dess viktigare stadganden. Övriga sakkunniga hade förordat förlängning av den nuvarande provisoriska lagen utan annan förändring än viss av ämbetsverken i frågans dåvarande skede övertvägd jämkning av reglerna rörande arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn å helgdag. Dock hade vissa av sistnämnda sakkunniga förbehållit sig rätt att framställa andra ändringsförslag, därest lagen över huvud taget bleve föremål för revision i vidare utsträckning, än nyss antytts. I anslutning härtill hade ock den sakkunnige, som representerade redare av fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, framställt positiva ändringsförslag, avsedda att tagas under övertvägande, därest från annat håll föreslagna ändringar upptoges till prövning. Även dessa förslag förutsatte genomgripande förändringar i lagen.

Enär sålunda enligt de sakkunnigas mening lagen i stor utsträckning syntes tarva revision och en sådan i vart fall vore oundgängligen nödvändig, innan definitivt antagande av lagen kunde komma i fråga, ansåge ämbetsverken åtgärder för åstadkommande av en dylik revision böra vidtagas. En sådan förutsatte emellertid med nödvändighet en särskild utredning, som med hänsyn till innebörd och omfattning av redan framkomna förslag med visshet kunde förutses komma att taga åtskillig tid i anspråk.

Vid sådant förhållande torde en kortare tids förlängning av hittillsvarande provisorium icke kunna undgås.

I detta sammanhang finge ämbetsverken ock erinra om den viktigaste tilldragelse, som på detta område inträffat, sedan sjöarbetstidslagen år 1926 var föremål för statsmakternas beslut, nämligen den, att frågan om

Kommerskollegii och socialstyrelsens gemensamma utlåtande den 19 februari 1930.

Sjöarbetstidslagstiftningens fortsatta bestånd.

Kommerskollegium och socialstyrelsen.

åstadkommande av internationell reglering av sjöfolkets arbetstid genom antagande av en allmän konvention i ämnet upptagits av internationella arbetsorganisationen och i oktober 1929 stått på dagordningen och behandlats vid internationella arbetskonferensens trettonde session (sjöfartssession) i Genève.

Förhandlingarna hade baserats på en av internationella arbetsbyrån utarbetad rapport (»grå bok») och haft till föremål att utröna dels, huruvida förutsättningar kunde anses föreligga för vidare åtgärder i syfte att åstadkomma en internationell lösning av frågan, och dels, i jakande fall, i vilka avseenden konferensen kunde finna de olika ländernas regeringar böra tillfrågas om sin mening rörande innehållet av en eventuell konvention i ämnet.

I berörda hänseenden hade följande resultat ernåtts. Konferensen hade funnit det önskvärt att inhämta regeringarnas mening angående frågan om ämnets internationella reglering medelst ett konventionsförslag. Vidare hade konferensen beslutat, att regeringarna skulle tillfrågas, huruvida en sådan reglering borde grundas på principen om åtta timmars arbetsdag eller fyrtioåtta timmars arbetsvecka med sådana tillämpningsmetoder och sådana undantag, som kunde påkallas av sjöfartens säregna förhållanden. Jämte dessa allmänna principer hade uti konferensens beslut angivits ett stort antal detaljspörsmål, som borde underställas regeringarna. På grundval av dessa beslut skulle ett frågeformulär utarbetas av internationella arbetsbyrån och tillställas vederbörande regeringar. De svar, som i anledning därav inföväntades, vore avsedda att utgöra grundval för konferensens nästa behandling av ämnet och komme för den skull att av internationella arbetsbyrån sammanföras och bearbetas till ett konventionsförslag, avsett att föreläggas konferensen. För sådant ändamål hade ock beslutats, att frågan skulle uppföras på dagordningen vid nästa sjöfartssession för att då underkastas en andra och slutlig behandling. Detta beslut hade fattats med 76 röster (50 regeringsrepresentanter, 3 redare- och 23 arbetarrepresentanter) mot 17 (1 regeringsrepresentant och 16 redarerepresentanter). Med avseende å detta liksom övriga principiella avgöranden hade redaregruppen uttalat avvikande mening.

Ett frågeformulär av ovan antytt slag hade redan av internationella arbetsbyrån utsänts till vederbörande regeringar. Sveriges delegation för det internationella socialpolitiska samarbetet, som erhållit remiss i ärendet, hade anhållit, att ämbetsverken måtte avgiva utlåtande i ärendet. För detta ändamål komme ock genom ämbetsverkens försorg att föranstaltas om särskild utredning rörande de skilda och mångskiftande spörsmål, som återfunnes i frågeformuläret. Sådant ämnet därstädes vore behandlat, komme utredningen med nödvändighet att sträcka sig över sjöarbetstidslagstiftningens hela område med alla viktigare spörsmål, såsom exempelvis lagstiftningens tillämpningsområde, undantag av skilda slag, regler för olika slag av arbete inom skilda arter av sjöfart etc. Ämbetsverken funne sig böra särskilt framhålla, att samtliga av ovan nämnda sakkunniga nu framställda förslag till ändring i sjöarbetstidslagen sammanhängde med i frågeformuläret förekommande spörsmål.

I anslutning till vad ovan anförts därom, att omfattningen av nyssberörda ändringsförslag i och för sig nödvändiggjorde en vidlyftig utredning, funne ämbetsverken den lämpligaste åtgärden med avseende å sjöarbetstidslagen för närvarande vara någon tids förlängning av den gäl-

lande lagen för beredande av tillfälle till verkställande av erforderlig utredning. Då emellertid, såsom framhållits, samtliga med en revision av lagen förbundna spörsmål på det närmaste sammanhängde med den förestående internationella behandlingen av ämnet, borde längden av en dylik prolongering bestämmas så, att resultatet av internationella arbetskonferensens slutliga beslut kunde beaktas vid framläggande av förslag till revision av den svenska lagen.

När frågan ånyo skulle uppföras på internationella arbetskonferensens dagordning vore ännu icke definitivt bestämt. Enligt vad under hand meddelats hade spörsmålet emellertid varit under övertvägande vid nyligen hållet sammanträde med internationella arbetsorganisationens styrelse, därvid förslag framstälts om frågans återupptagande våren 1931. Med hänsyn till vissa formella vanskligheter med avseende å sjöfartsfrågornas behandling av internationella arbetsorganisationen syntes dock försiktigheten möjligen bjuda att räkna med något längre uppskov. Emellertid torde man kunna antaga, att konferensens beslut skulle föreligga vid tiden för 1933 års riksdag. Vid sådant förhållande syntes en provisorisk förlängning av sjöarbetstidslagen böra förordas för tre år eller samma tidsperiod, som Kungl. Maj:t föreslagit beträffande övriga arbetstidslagar. Ett beslut om dylikt provisorium utgjorde för övrigt icke hinder för tidigare revision av lagen, därest förhållandena skulle därtill föranleda.

Vad angår sjöarbetstidslagens bestånd torde, liksom beträffande den övriga arbetstidslagstiftningen, den frågeställningen ej längre vara aktuell, huruvida en dylik lagstiftning bör finnas i vårt land eller icke. Lämpligheten, för att icke säga nödvändigheten, av en laglig reglering av arbetstiden ombord å fartyg lärer numera knappast ifrågasättas ens från de håll, där denna lagstiftning givetvis medfört ekonomiska olägenheter. Diskussionen i förevarande ämne torde därför nu kunna, såsom ämbetsverken också gjort, inskränkas till att avse allenast frågan om definitiv kodifiering eller fortsatt provisorium på området.

Ehuruväl några klagomål av större räckvidd icke förut synas hava anförts mot 1926 års sjöarbetstidslag — något som ock under hand från kommerskollegii sida bekräftats — framgår av ämbetsverkens utlåtande, att av de olika sakkunniga, med vilka samråd i frågan ägt rum, åtskilliga erinringar och ändringsförslag beträffande lagen framstälts. Det synes mig icke kunna råda tvivel om att dessa erinringar och ändringsförslag böra giva anledning till en ingående undersökning, vilken, såsom ämbetsverken föreslagit, lämpligen torde i första hand böra ske i anslutning till den utredning av hithörande spörsmål, som ämbetsverken hava att verkställa för att sätta Kungl. Maj:t i tillfälle att besvara det av internationella arbetsbyrån utsända frågeformuläret beträffande eventuella internationella bestämmelser på området. Innan en dylik undersökning av lagstiftningens uppgivna bristfälligheter genomförts, anser jag, i likhet med ämbetsverken, att åt ifrågavarande lagstiftning icke bör förlänas definitiv karaktär.

Om sålunda redan denna omständighet talar för fortsatt provisorium,

synes mig ett dylikt i än högre grad påkallas av det sätt, varpå arbetet på åstadkommande av internationellt likformiga normer för sjöarbetstiden utvecklat sig. Såsom av ämbetsverkens ovan återgivna redogörelse för detta arbete framgår, lärer redan nästa eller därpå följande året ett utkast till konvention i ämnet komma att föreligga och bliva föremål för behandling av internationella arbetskonferensen. Då således frågan om en internationell reglering av sjöarbetstidsspörsmålet inom en så nära framtid kan tänkas vinna sin lösning, till vilken givetvis den nationella lagstiftningen måste taga hänsyn, eller, om en lösning icke kommer till stånd, i varje fall erfarenheter och rön från det internationella arbetet kunna vara att beakta för vårt lagarbete på området, torde det icke vara ändamålsenligt att just nu antaga en definitiv sjöarbetstidslag.

På grund av det nu anförda finner jag, i likhet med ämbetsverken, att åt den fortsatta sjöarbetstidslagstiftningen bör givas viss begränsad giltighetstid, och synes mig i sådant hänseende den av ämbetsverken föreslagna tiden av tre år väl avpassad.

*Sjöarbetstids-
lagstift-
ningens inne-
håll.*

Ämbetsverken hava därefter upptagit till behandling frågan huruvida skäl kunde anses vara för handen för vidtagande av ändringar i lagen i samband med dess förlängning. I avseende härå hava ämbetsverken uttalat i huvudsak följande:

*Kommerskol-
legium och
socialstyrelsen.*

Ändringar borde av principiella skäl så långt möjligt undvikas. Be-
träffande sjöarbetstidslagen hade det under dess hittillsvarande giltig-
hetstid i högre grad än i fråga om de flesta andra författningar visat sig
svårt att genomföra en stadig tillämpning, vilket särskilt torde äga sin
grund bland annat i de egenartade och skiftande förhållanden, som lagen
avsåge att reglera, och de ändringar lagen med korta mellantider måst
undergå. På senare år hade dock en utveckling mot större stadga och
säkerhet vid tillämpningen varit skönjbar, och det kunde nog sägas, att
lagen i viss mån arbetat sig in i det allmänna medvetandet hos sjöfolk
och andra, som närmast berördes av densamma. Med hänsyn till dessa
omständigheter syntes det vara av vikt att iakttaga återhållsamhet med
avseende å ändringar i lagen och i avvaktan på den blivande utredningen
icke vidtaga sådana, med mindre alldeles särskilda skäl kunde därför
åberopas.

Liksom ämbetsverken, såsom ovan framhållits, funnit sig icke för när-
varande böra ingå på en närmare prövning av de utav de sakkunniga
väckta ändringsförslagen, utan ansett dessa i likhet med tidigare upp-
komna, men ej slutgiltigt lösta frågor böra behandlas i ett sammanhang
vid den tilltänkta revisionen, så hade ämbetsverken ej heller funnit skäl
att nu framlägga resultaten av den utredning, som verkstälts i anled-
ning av den ovan omförmälda motionen av herr Lindley. Härtill hade
ämbetsverken så mycket mindre funnit sig föranledda, som av utred-
ningen icke syntes hava framkommit starkare skäl för vidtagande av nå-
gon åtgärd i den av motionären angivna riktning. Enär frågan om åstad-
kommande av regler om sammanhängande vilotid för övrigt rests även
av representanter för annan sjöfart, än den motionen avsåge, och spörs-

målet jämväl syntes bliva upptaget vid ämnets internationella behandling, vore det riktigast att låta med sakens definitiva avgörande anstå.

I ett särskilt avseende hade ämbetsverken emellertid funnit sådana omständigheter föreligga, att ändring i lagen borde påkallas redan nu i samband med en provisorisk prolongering av densamma. Härmed avsågs viss praxis beträffande arbete vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn, varå uppmärksamheten riktats efter tillkomsten av 1926 års lag och som finge anses innebära olägenhet av sådan beskaffenhet, att åtgärder för dess undanröjande borde vidtagas. Åsyftade förhållande vore det, att tillämpningen av nuvarande 9 § angående ordinarie arbetstid vid ankomst och avgång givit upphov till en tydligen i viss utsträckning förekommande praxis, som ur sjöfolkets synpunkt måste anses innebära en försämring, jämfört med vad som varit bruk och sed, innan någon lag tillkommit. Sålunda torde emellanåt förekomma, att besättningen särskilt å ankomstdagar hölles till arbete av annan art eller i större utsträckning än förut varit brukligt, då förhållandet kännetecknats av en strävan att, så snart omständigheterna tillätit, »falla in» i hamnarbetsordningen, i vart fall i så måtto, att arbete i regel icke förekommit efter den tid på eftermiddagen, då hamnarbetet upphört, med mindre sådant direkt föranletts av ankomsten och därmed sammanhängande omständigheter. Under det att vidare, åtminstone i fråga om sjögående fartyg, besättningen förr icke plägat vid ankomst och avgång å helgdag åläggas annat arbete än sådant, som varit direkt förbundet med ankomsten, respektive avgången eller eljest nödvändigt måst utföras, så hade på senare år vid flerfaldiga tillfällen klagomål anförts däröver, att hela den enligt 9 § medgivna arbetstiden uttagits jämväl å helgdag. Även om sådant icke med rätta kunde sägas hava direkt föranletts av sjöarbetstidslagen, så vore dock obestridligt, att lagen, sådan den i föreliggande skick otvivelaktigt måste tolkas, icke lade något hinder i vägen för en praxis av ifrågavarande slag, som måhända finge betraktas såsom en reaktion mot lagens restriktioner i andra avseenden. Förhållandet, som ävenledes påtalats vid avtalsförhandlingar, torde vid åtskilliga tillfällen hava framkallat misstämning bland sjöfolket, och framställda yrkanden om åtgärder till förhindrande av dess fortvaro syntes så mycket hellre kunna vinna beaktande, som en utveckling av antydda slag icke torde hava varit förutsedd och ej heller kunde anses vara med billighet överensstämmande.

Med hänsyn till nu angivna, med denna fråga förknippade särskilda omständigheter, ville ämbetsverken, även under förutsättning att lagen i övrigt prolongerades i befintligt skick, tillstyrka en ändring av ifrågavarande stadgande i syfte att avhjälpa de konstaterade olägenheterna.

I nämnda syfte borde till en början, vad angår arbete å söckendag, den enligt 9 § 1 mom. tillämpade beräkningen av arbetstiden under två dygn i följd ändras till överensstämmelse med regeln i 2 mom. Härigenom likställdes fjärrtrafiken (nordsjö- eller vidsträcktare fart) i förevarande avseende med trafiken i inskräntare fart. Samtidigt som härmed de påtagligaste möjligheterna till missbruk bleve undanröjda, hade man lämnat tillräckligt utrymme för tillgodoseende av behöriga anspråk på arbete vid ifrågavarande tillfällen. Att så vore fallet hade vitsordats av de personer, som företrädde den nautiska sakkunskapen inom ämbetsverken.

Vidkommande härefter arbetstiden å helgdag skulle till ernående av syftet att åstadkomma en återgång till förut rådande praxis kunna ifrågasättas ett tillägg till 9 § av innehåll, att då fartyg ankomme till eller

avginge från hamn å helgdag, sjöman icke finge åläggas arbete, som kunde tåla uppskov. Därmed vore förhållandet åtminstone formellt återfört till vad som gällde före sjöarbetstidslagens tillkomst, då stadgande av sådan innebörd funnits i sjölagens 44 §, och en återgång till tidigare praxis skulle möjligen på detta sätt kunna åvägabringas. Liknande stadgande återfunnes för övrigt i 56 § sjömanslagen beträffande arbete å fartyg, för vilket sjöarbetstidslagen icke gällde. Emellertid kunde det måhända vara vanskligt att helt överlåta åt tillämpningen att utfylla innehållet av ett sådant stadgande, och ett mera detaljerat lagbud syntes kunna vara önskvärt även av den anledningen, att skarpare dragna gränser helt visst komme att giva bättre tillfälle att iakttaga effekten av lagändringen och därmed ock bättre material för en slutgiltig lösning av problemet. Vid utformandet av stadgandet kunde därför bestämmelserna i 4 § sista stycket och 15 § 2 mom. sista stycket tjäna till förebild och detsamma givas sådant innehåll, att, då fartyg ankomme till eller avginge från hamn å helgdag, sjöman icke finge användas till annan skeppstjänst än *dels* sådant arbete, som ägde omedelbart samband med fartygets ankomst respektive avgång, d. v. s. arbete, som erfordrades för fartygets framdrivande, manövrering och navigering samt klargöring i anledning av ankomsten respektive avgången, *dels* lastning eller lossning av passagerares effekter eller post eller styckegods i mindre omfattning eller gods, vars lastning eller lossning ej kunde utan fara för godset uppskjutas, *dels* ock, där det kunde anses ingå i sjömannens åligganden, lättare rengöring eller sådant arbete, som enligt vad i 6 § stadgades, kunde å helgdag åläggas i nämnda paragraf avsedd personal. Detta torde åtminstone i allt väsentligt hava varit innebörden av tidigare praxis.

T. f. departementschefen.

För min del är jag av samma uppfattning som ämbetsverken om det lämpliga i att förlänga den nuvarande sjöarbetstidslagens giltighetstid med bibehållande i allt huvudsakligt av den nuvarande lagtexten.

Vad angår den av ämbetsverken föreslagna ändringen av dess 9 §, anser jag emellertid densamma så mycket hellre nu kunna och böra genomföras, som genom densamma syftet med bestämmelserna i förevarande paragraf torde komma till klarare uttryck. Beträffande ifrågavarande syfte må erinras om det uttalande härom, som gjordes av föredragande departementschefen i propositionen, nr 364, till 1919 års riksdag. Departementschefen anförde om det då föreslagna lagrummet rörande arbetstiden vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn följande:

Vilket arbete, som faller under bestämmelserna i denna paragraf, torde böra bedömas efter omständigheterna i det föreliggande fallet. Givetvis hör dit allt arbete, som omedelbart äger samband med fartygets inlöpande i och förtöjning i hamn eller dess avgång ur hamnen. Emellertid bör jämväl annat arbete kunna åläggas sjöman, t. ex. lossning eller lastning av passagerares effekter eller av styckegods i mindre omfattning. Däremot bör befälhavare icke anses berättigad på grund av ifrågavarande bestämmelse att t. ex. efter ankomst till hamn, där hela lasten eller en väsentligare del av densamma skall lossas, påbörja lossningsarbetet å tid, då sjömans ordinarie arbetstid annars ej infaller.

Redan av den utredning, som utgjorde ett led i förarbetena till 1926 års sjöarbetstidslag, framgick emellertid klart, att bestämmelserna i deras dittillsvarande gestaltning medgåve en tolkning, stridande mot desammas syfte. I anledning härav genomfördes i denna lag en ändring av nu avsedda bestämmelser i ändamål att förebygga då anmärkta missförhållanden i arbetstidshänseende, vartill desamma givit anledning väsentligen beträffande inskränktare fart än nordsjöfart. Den nu ifrågasatta ändringen avser tydligen att fullfölja vad som då påbörjades och innebär i övrigt endast möjliggörande av en återgång till den förut rådande praxis på hithörande område, vilken det otvivelaktigt aldrig varit avsikten att bryta genom sjöarbetstidslagstiftningens bestämmelser angående ordinarie arbetstid vid fartygs ankomst till eller avgång från hamn.

Tillförordnade departementschefen uppläser härefter ett i enlighet med förestående anförande avfattat *förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen)*, vilket förslag är bilagt¹ detta protokoll, samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 rege- ringsformen omförmåler, inhämtas genom utdrag av protokollet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall.

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.

¹ Denna bilaga, vilken är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 15 mars 1930.

Närvarande:

justitieråden STENBERG,
APPELBERG,
TISELIUS,
regeringsrådet SÖDERWALL.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 28 februari 1930, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen)*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av kanslirådet Nils Carlsson.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:
Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 mars 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDEVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lundvik, lagrådets den 15 mars 1930 avgivna yttrande över det den 28 februari 1930 till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbets-tidslagen)*.

Föredraganden hemställer, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan anmärkning, måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Elin Rydeberg.